

Historické vozidlo v premávke na pozemných komunikáciách

Juraj Porázik

V slovenskej legislatíve sa pojem historického vozidla vyskytuje dosť zriedkavo a podmienky jeho používania v premávke na pozemných komunikáciách bývajú veľmi ojedinelo publikované.

V tomto príspevku sa pokúsim nájsť súvislosť medzi niektorými legislatívnymi pravidlami, ktoré možno uplatňovať v prípade, že sa rozhodneme stať účastníkom cestnej premávky ako prevádzkovateľ historického vozidla.

Úvodom vychádzam z definície historického vozidla tak, ako je uvedená v ustanovení § 2, písm. d, čl. 1. prvej časti **zákona NR SR č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktorý gestoruje rezort dopravy** :

Písm. d) historickým vozidlom je motorové vozidlo alebo nemotorové vozidlo,²⁾ ktoré má preukaz historického vozidla vydaný príslušným národným orgánom Medzinárodnej organizácie historických vozidiel FIVA, bolo vyrobené pred viac ako 30 rokmi, je uchovávané a udržiavané v historicky správnom stave a nie je určené na každodenné používanie,

Pozn. Zákonodarca teda nerozlišuje, či má vozidlo riadne evidenčné číslo, alebo zvláštne evidenčné číslo! Historickým vozidlom nie je len to, ktoré má **zvláštne evidenčné číslo H**.

Tento istý zákon však v § 1, ods. 3 obmedzuje pôsobnosť zákona v prípade historických vozidiel len na konkrétne ustanovenia.

Ods. (3) Tento zákon sa vzťahuje na historické vozidlá a športové vozidlá, iba ak je to výslovne ustanovené.

Skúsme sa teraz na historické vozidlo pozrieť zo strany iného rezortu, a to toho, ktorý bdie nad bezpečnosťou cestnej premávky, teda použitím legislatívy pripravovanej rezortom vnútra.

Zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov o cestnej premávke v § 6, odsek 2/a ustanovuje na jednej strane povinnosť pre prevádzkovateľa vozidla, že nesmie prikázať ani dovoliť, aby sa na jazdu použilo vozidlo, ktoré nespĺňa ustanovené podmienky, inými slovami vozidlo, ktoré je nespôsobilé, resp. technicky nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách.

Na druhej strane, kontrolnému orgánu na ceste – policajtovi, dáva zákon tieto oprávnenia:

OPRÁVNENIA POLICAJTA PRI DOHĽADE NAD BEZPEČNOSŤOU A PLYNULOSŤOU CESTNEJ PREMÁVKY

§ 69 Všeobecné oprávnenia

(1) Policajt je oprávnený

a) zakázať vodičovi jazdu na nevyhnutne potrebný čas alebo mu prikázať smer jazdy, ak to vyžaduje bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky,

b) zakázať vodičovi jazdu po diaľnici a vyzvať ho, aby opustil diaľnicu na najbližšom výjazde alebo vozidlo odstavil na parkovisku, ak vozidlo nedosahuje rýchlosť podľa § 35; o zákaze

vydá policajt potvrdenie,

c) požadovať predloženie dokladov ustanovených na vedenie a premávku vozidla a na dopravu osôb a nákladu,

d) vyzvať vodiča, aby sa podrobil vyšetreniu, či nie je ovplyvnený alkoholom alebo inou návykovou látkou, alebo liekmi, ktoré môžu znížiť jeho schopnosť bezpečne viesť vozidlo,

e) kontrolovať technickú spôsobilosť vozidla a úplnosť jeho výstroja a výbavy alebo vyzvať vodiča, aby sa podrobil takejto kontrole, ako aj porovnať údaje uvádzané v osvedčení o evidencii časti I alebo časti II, evidenčnom doklade vydanom v cudzine alebo technickom osvedčení vozidla s údajmi na vozidle,

f) merať^{36a)} rozmery a hmotnosti vozidla,

g) kontrolovať dodržiavanie povinností účastníka cestnej premávky alebo iných osôb podľa tohto zákona.

§ 72 Zadržanie osvedčenia o evidencii časť I alebo časť II, evidenčného dokladu vydaného v cudzine, technického osvedčenia vozidla a tabuľky s evidenčným číslom

(1) Policajt je oprávnený zadržať osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine, ak

a) je vozidlo nespôsobilé alebo technicky nespôsobilé na cestnú premávku alebo ak vozidlo bolo vyradené z evidencie alebo z cestnej premávky,³⁹⁾

b) vodič nepreukázal, že vozidlo bolo v ustanovenej lehote podrobené technickej kontrole alebo emisnej kontrole,

c) údaje v ňom uvedené nie je možné identifikovať,

d) je podozrenie, že sa v ňom neoprávnene urobili zmeny alebo že je neplatné,

e) pominul účel, na ktorý bolo vydané,

f) je na vozidle nečitateľná alebo poškodená tabuľka s evidenčným číslom alebo táto tabuľka nie je umiestnená v súlade s týmto zákonom,

g) vodič nepredloží potvrdenie o poistení zodpovednosti,

h) vozidlo presahuje najväčšie prípustné rozmery a vozidlo nemá povolenie na zvláštne užívanie ciest,

i) vozidlo presahuje najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť alebo najväčšiu prípustnú hmotnosť pripadajúcu na nápravu a vozidlo nemá povolenie na zvláštne užívanie ciest alebo nie sú dodržané podmienky prepravy nákladu podľa § 51,

j) vodič vozidla poruší ustanovenia osobitného predpisu^{37c)} o organizácii pracovného času v doprave,

k) vozidlo nemá zaplatenú úhradu diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov

diaľnic a rýchlostných ciest,⁴⁰⁾

l) bolo vodičovi vozidla uložené opatrenie na úseku bezpečnosti potravín,

m) vodič vozidla neuhradí mýto alebo je vodičovi vozidla v blokovom konaní za priestupok na úseku výberu mýta^{37a)} uložená pokuta, je ochotný ju zaplatiť, ale nemôže tak urobiť na mieste,

n) vodič autobusu, vodič nákladného automobilu alebo vodič jazdnej súpravy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg poruší ustanovenia osobitného predpisu^{37b)} o cestnej doprave.

(2) Policajt je oprávnený za podmienok ustanovených v odseku 1 zadržať aj tabuľku s evidenčným číslom.

Kedy je historické vozidlo nespôsobilé na premávku?

Nespôsobilosť vozidla na premávku je administratívny dôvod, ktorý je podrobne popísaný v § 21 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z..

Nakoľko historické vozidlá sa v tomto zákone explicitne spomínajú len v ods. 3, /tučným písmom /, treba prihliadnuť aj na podmienky platné všeobecne pre vozidlá .

(2) Prevádzkovateľ vozidla nesmie v premávke na pozemných komunikáciách prevádzkovať vozidlo, ktoré

b) sa nezhoduje so schváleným typom alebo na ktorom boli vykonané neoprávnené zásahy do systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, alebo ktoré je dodatočne vybavené neschváleným systémom, komponentom alebo samostatnou technickou jednotkou,

c) poškodzuje pozemné komunikácie nad prípustnú mieru,⁹⁾

d) nie je prihlásené do evidencie vozidiel v Slovenskej republike,⁵⁾ ak tejto povinnosti podlieha, alebo do evidencie vozidiel iného štátu okrem novozakúpeného vozidla podliehajúceho prihláseniu do evidencie vozidiel,⁵⁾ ktoré je vybavené platnou tabuľkou so zvláštnym evidenčným číslom,

e) nie je vybavené platnou tabuľkou alebo tabuľkami s evidenčným číslom alebo osobitným evidenčným číslom, alebo zvláštnym evidenčným číslom,¹⁰⁾ ak takej povinnosti podlieha, alebo platnou tabuľkou alebo tabuľkami s evidenčným číslom iného štátu,

f) nemá doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ak sa vyžaduje podľa osobitného predpisu,¹¹⁾

g) nemá

1. osvedčenie o evidencii časť II podľa § 23 a osvedčenie o evidencii časť I podľa § 23 ods. 6,

2. technické osvedčenie vozidla podľa § 23,

h) nemá platné osvedčenie o technickej kontrole podľa § 52,

- i) nemá platné osvedčenie o emisnej kontrole podľa § 70,
- j) nemá identifikačné číslo vozidla VIN zhodné s identifikačným číslom vozidla VIN uvedeným v osvedčení o evidencii časť I a časť II alebo technickom osvedčení vozidla, ak bolo také číslo vozidlu pridelené,
- k) pri kontrole originality vozidla, ak takej kontrole podlieha, bolo podľa § 84 ods. 2 písm. c) hodnotené výsledkom nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách,
- l) je dočasne alebo trvalo vyradené z premávky na pozemných komunikáciách podľa § 24,
- m) svojimi rozmermi a hmotnosťami prekračuje najväčšie prípustné rozmery a najväčšie prípustné hmotnosti ustanovené nariadením vlády bez povolenia na zvláštne užívanie pozemných komunikácií.¹⁾

(3) Prevádzkovateľ vozidla nesmie v premávke na pozemných komunikáciách okrem vozidiel uvedených v odseku 2 prevádzkovať

a) historické vozidlo, ktoré nemá platný preukaz historického vozidla, nie je vybavené platným osvedčením o pridelení zvláštneho evidenčného čísla a tabuľkou alebo tabuľkami so zvláštnym evidenčným číslom,

Vybavením historického vozidla platným preukazom historického vozidla od národného orgánu FIVA , platným osvedčením o pridelení ZEČ a tabuľkami so ZEČ teda prevádzkovateľ preukazuje kontrolnému orgánu na ceste, že plní minimálny rozsah povinností pre ostatné vozidlá.

Samozrejme, že ani historické vozidlo nesmie poškodzovať pozemné komunikácie, musí byť poistené povinným zmluvným poistením za prípadne spôsobenú škodu a podobne.

Kedy je historické vozidlo technicky nespôsobilé na premávku?

Technická nespôsobilosť historického vozidla tiež nie je explicitne uvedená v zákone a môže sa stať príčinou rôznych nedorozumení a potiaží v prípade cestnej kontroly, alebo prípadnej dopravnej nehody.

Technickou nespôsobilosťou obecné rozumieme taký technický stav vozidla , ktorý môže ovplyvniť prevádzkové vlastnosti vozidla, jeho funkčnosť a bezpečnosť, môže ohroziť bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie , resp . poškodiť , alebo znečistiť pozemnú komunikáciu.

Platná legislatíva vychádzajúca zo Zákona č. 725/2004 Z, z, v znení neskorších predpisov uvádza prípady technickej nespôsobilosti v § 17 vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení aj ďalších zmien a doplnkov.

Ak vynecháme technické požiadavky na vozidlá ustanovené vyhláškou MDPT SR č. 464/2009 , ktoré sa u historických vozidiel kontrolujú v rámci Historicko-technickej kontroly s použitím technického kódexu FIVA a využitím zvláštnej technickej kontroly pre historické vozidlá v sieti STK.

/ **Metodický pokyn č. 53/2016**, ktorým sa upravuje vykonávanie technických kontrol zvláštnych historických vozidiel uvedených v § 1 ods. 3 zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov, s účinnosťou od 01.11.2016 /.

Zostávajú nám obecné platné ustanovenia analogické aj pre historické vozidlá .

Z tých , čo sa v praxi môžu pravdepodobne vyskytnúť aj pri osobných historických vozidlách sú vybrané tie reálne, zdôraznené tučným písmom :

Vozidlo sa podľa vyhlášky považuje za technicky nespôsobilé, ak:

1. nespĺňa technické požiadavky ustanovené vyhláškou MDPT SR č. 464/2009 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách,
2. **účinnok prevádzkovej brzdy nedosahuje ustanovený limit, alebo účinnok prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek kolese je menší ako 70 % najvyššieho zaznamenaného účinku na inom kolese tej istej nápravy,**
3. **stav ovládacieho pedála a jeho čapu, jeho zdvih alebo dráha neumožňujú bezpečné ovládanie prevádzkovej brzdy,**
4. výstražné zariadenie brzdovej sústavy alebo meradlo tlaku vzduchu v brzdovej sústave sú poškodené alebo nefungujú správne,
5. **zo sústavy kvapalinových brzd uniká brzdová kvapalina alebo z pretlakovej vzduchovej brzdovej sústavy nadmerne uniká vzduch,**
6. **časti prevodu brzdy alebo samotnej brzdy sú opotrebené alebo poškodené tak, že brzda neplní svoju funkciu,**
7. **účinnok parkovacej alebo núdzovej brzdy nedosahuje ustanovený limit alebo niektorá z jej súčastí je poškodená tak, že brzda neplní svoju funkciu,**
8. nájazdová alebo samočinná brzda prípojného vozidla nefunguje,
9. **vôľa riadenia je väčšia, ako je prípustné alebo je niektorá zo súčastí riadenia poškodená natoľko, že to spôsobuje jeho nespoľahlivú činnosť,**
10. **náprava alebo nápravy alebo ťažné oje prívesu sú deformované alebo vážne poškodené,**
11. **výhľad z miesta vodiča je obmedzený alebo znemožnený,**
12. **prasknuté alebo poškodené čelné sklo v stieranej ploche o veľkosti väčšej ako 20 mm,**
13. **je zjavne vážne poškodené pruženie,**
14. **zjavne uniká palivo, olej, mazivo alebo iné prevádzkové náplne z vozidla,**
15. sú prekročené emisné limity motora určené výrobcom; ak ich výrobca neurčil, tak ustanovené emisné limity motora,
16. **niektoré svetelné zariadenie dôležité pre bezpečnosť cestnej premávky chýba alebo je nesprávne umiestnené, nesvieti alebo nespĺňa ustanovené podmienky, takže hrozí bezprostredné nebezpečenstvo,**
17. **je poškodený alebo deformovaný podvozok, rám alebo karoséria alebo na vozidle boli vykonané nepovolené úpravy, alebo bol zabudovaný neschválený komponent alebo samostatná technická jednotka,**
18. **niektorá časť výfukového systému je netesná, takže výfukové plyny vnikajú do priestoru pre cestujúcich, vodiča alebo nákladu alebo sú zdrojom nadmerného zvuku,**
19. vyhotovenie, umiestnenie, poškodenie alebo deformácie ovládacích, regulačných a rozvádzačích prvkov plynového zariadenia alebo tlakovej nádoby na plyn bezprostredne ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky,

20. **niektorá časť systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky vozidla je chybná, poškodená alebo upravená prípadne úplne chýba, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť osôb alebo majetku, životné prostredie alebo poškodzuje pozemnú komunikáciu,**

21. je systémom palubnej diagnostiky OBD indikovaná porucha emisných komponentov,

22. vozidlo, ktoré má byť povinne vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť, nemá zariadenie obmedzujúce rýchlosť alebo zariadenie obmedzujúce rýchlosť je nefunkčné,

23. plynové zariadenie nespĺňa ustanovené technické požiadavky alebo má poruchu uvedenú v § 12,

24. je prekročená deklarovaná životnosť nádrže na plyn,

25. je prekročená povolená lehota používania nádrže na plyn, ak je ustanovená, a nebola vykonaná periodická skúška tlakovej nádoby na plyn,

vozidlo, ktoré na splnenie limitných hodnôt znečisťujúcich látok z výfukových plynov používa dodatočnú úpravu pomocou spotrebiteľského činidla (AdBlue), je prevádzkované bez tohto spotrebiteľského činidla.

V dennej praxi pri cestných kontrolách historických vozidiel kontrolný organ – dopravný policajt kontroluje najmä to, či má vozidlo Preukaz historického vozidla, či má osvedčenie o pridelení zvláštného evidenčného čísla typu H a či má umiestnenú tabuľku so zvláštnym evidenčným číslom na vozidle.

Súčasný, pomerne priaznivý stav týkajúci sa technickej úrovne historických vozidiel je spôsobený mimoriadnou starostlivosťou majiteľov o svoje vozidlá, zvládnutím technológie renovácií a ich údržby, znalosťou technických predpisov a v neposlednej miere malým kilometrickým výkonom vozidiel medzi jednotlivým historicko-technickými kontrolami.

Pozitívnym javom je prakticky nulová štatistika výskytu dopravných nehôd zapríčinených zlým technickým stavom historických vozidiel.

V súčasnosti je to zabezpečené primeraným súborom legislatívnych pravidiel na jednej strane a účinným systémom pravidelných historicko-technických kontrol a cestných kontrol technického stavu historických vozidiel na strane druhej.

Verím, že tento uspokojivý stav zostane zachovaný a historické vozidlá nebudú prekážkou narastajúcim požiadavkám na plynulosť a bezpečnosť dopravy ani na ekologickú záťaž krajiny.

V Bratislave, 30.01.2017

Ing. Juraj Porázik